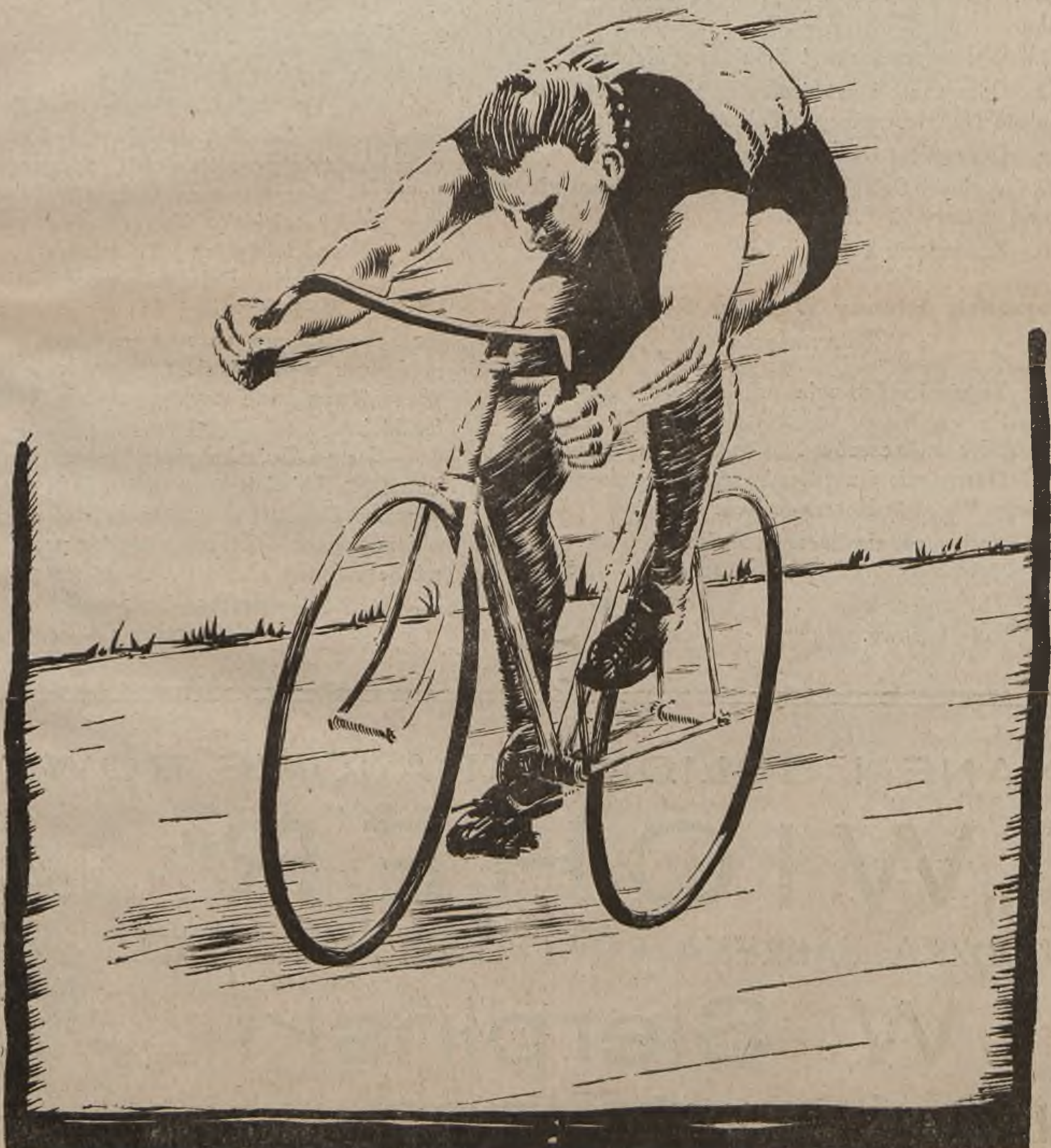
Nr. 7. Piątek, 1 kwietnia 1927 r. Rok II.

KOLARZ POLSKI

Z DODATKIEM ŁYŻWIARSKIM

Oficjalny Organ Związku Polskiego Towarzystw Kolarskich



Cena 60 groszy

Komunikat Polskiego Związku Towarzystw Kolarskich

Zarząd Z. P. T. K. niniejszem zawiadamia Towarzystwa, Kluby i Sekcje Kolarskie, należące do Związku, że w dniu 24 kwietnia r. b. o godz. 10-ej rano odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów Tow. Kolarskich, oraz w tym samym dniu o godz. 3-ej po południu odbędzie się roczne Walne Sprawozdawcze Zebranie Delegatów Tow. Kolarskich. Oba Zebrania odbędą się w Warszawie w siedzibie Towarzystwa Cyklistów na Dynasach, ul. Oboźna 3.

Porządek dzienny Nadzwyczajnego Walnego Zebrania.

1. Zagajenie Zebrania przez Prezesa Zarządu Związku.
2. Wybór Asesorów i Sekretarza Zebrania.
3. Odczytanie i zatwierdzenie protokółu z poprzedniego Nadzwyczajnego Walnego Zebrania.
4. Odczytanie nowej ustawy Z. P. T. K.
5. Wnioski Delegatów jako poprawki i nowele do nowej ustawy Z. P. T. K.
6. Zamknięcie Zebrania.

Porządek dzienny Walnego Rocznego Zebrania.

1. Zagajenie Zebrania przez Prezesa Zarządu Związku.
2. Wybór Asesorów i Sekretarza Zebrania.
3. Odczytanie i zatwierdzenie protokółu z poprzedniego Walnego Rocznego Zebrania.
4. Sprawozdanie Zarządu Związku:
   a) ogólne,
   b) sportowe,
   c) kasowe.
5. Odczytanie i zatwierdzenie sprawozdania Komisji Rewizyjnej.
6. Wnioski Zarządu:
   a) Określić stanowisko delegata Z. P. T. K. przybywającego na zawody organizowane przez poszczególne Towarzystwa.
   b) Zawiadamianie Zarządu Związku o rezultatach wyścigów zorganizowanych przez Towarzystwo—członka Z. P. T. K. najpóźniej w trzy dni po skończonych zawodach, z przesłaniem programu, jeżeli organizowano wyścigi na torze.
7. Wnioski członków zgłoszone piśmiennie do Zarządu na trzy dni przed terminem Walnego Zebrania.
8. Wybory do Władz Związku.
9. Zamknięcie Zebrania.

UWAGA. Każde Towarzystwo Kolarskie, należące do Związku, wybiera z pośród swoich członków tylu przedstawicieli, uprawnomocnionych do głosowania na Walnych Zebraniach, aby na 25 członków Towarzystwa przypadał 1 przedstawiciel (patrz § 12 ustawy).

Członkowie Delegaci, przybywający na Walne Zebrania, winni złożyć sekretarjatowi Związku piśmienne uprawnomocnienia swych Zarządów z wymienieniem liczby członków reprezentowanego Towarzystwa lub Sekcji Kolarskiej.

Zarząd Związku prosi Towarzystwa, które dla jakichkolwiek powodów nie będą mogły przysłać Delegatów, aby zechciały zawiadomić o tem listownie Zarząd Związku przed Walnemi Zebraniami.

Prezes — *Pawiński.*
Sekretarz — *Fr. Szymczyk.*



Oddział kolarski polskiego Sokoła we Francji

PRZEMYSŁ ROWEROWY W POLSCE

Chęć wyzyskania uciekającego wciąż czasu oraz wzrastająca potrzeba przenoszenia się z miejsca na miejsce były niewątpliwie bodźcem do wynalezienia odpowiednich środków komunikacyjnych.

Szczęśliwa myśl pierwszego wynalazcy i dalsze jej rozwijanie przez następców w ulepszaniu szczegółów dały nam rower. W ciągu niewielu lat z ciężkiego niezgrabnego prototypu otrzymano lekką i mocną maszynę, która zyskała sobie powszechne uznanie jako łatwy i wygodny środek komunikacyjny i narzędzie sportu.

Dziś rozpowszechnienie roweru stało się tak wielkie, że trudno byłoby sobie wyobrazić obywanie się bez tego pomocnika pracy.

Wraz z wynalezieniem roweru powstała również nowa gałąź przemysłu, mająca związek z jego produkcją. Setki i tysiące ludzi znalazło tu zatrudnienie i podstawę swego bytu.

Przemysł rowerowy w Polsce nie zastał, niestety, w zaraniu swego powstania, odpowiedniego podłoża do szerokiego rozwoju. Kapitał, szukający prędkich zysków, uciekał od inicjatywy rozszerzenia ram pracy i stworzenia samodzielnej produkcji, bojąc się uwięzienia w drogich inwestycjach fabrycznych. Ograniczono się w początkach do otwarcia kilku pracowni reparacyjnych i do pośrednictwa między wytwórcą zagranicznym a konsumentem krajowym. Taki stan trwał około 15 lat. Stopniowo jednak zaczęto się wyzwalać od haraczu nałożonego przez zagranicę. Powstało kilka większych pracowni, których właściciele, dzięki niesłychanie mrówczej i inteligentnej pracy zaczęli cal po calu wyrywać z terenu wpływów przemysłu zagranicznego.

Przedewszystkiem wyrwano pośrednictwu z rąk sprowadzanie gotowych rowerów. Zaczęto kupować części rowerowe i składać je siłami miejscowemi, dając im możność specjalizowania się w danym zawodzie i powiększając tym sposobem kapitał narodowy, który choć w części pozostał w kraju.

Następnym etapem wyzwolenia było wprowadzenie fabrykacji niektórych części składowych w rowerze, wreszcie po wielu latach pomyślano i przystąpiono do całkowitej produkcji. Nie wymieniamy na tem miejscu ludzi, którzy przysłużyli się swą pracą do takiego stanu rzeczy, posiwiałych pionierów naszego przemysłu rowerowego, znają ich osobiście liczne rzesze sportowców i zwolenników sportu kolarskiego.

Obecnie roczne zapotrzebowanie Polski na rowery waha się w granicach od 30.000 do 40.000 sztuk, z czego 25 procent pokrywa całkowicie produkcja krajowa; resztę czerpiemy z importu.

Przemysł krajowy wyrabia już wszystko prócz gum, łańcuchów i kulek, lecz i tu wkrótce nastąpi

zmiana na lepsze, gdyż fabrykacja gum i łańcuchów jest w toku prac porównawczych i prawdopodobnie już w przyszłym sezonie zostaną one przyswojone rynkowi krajowemu.

Rowery wyrabiane w kraju cieszą się najlepszą opinją i walczą zwycięsko z najlepszemi rowerami zagranicznemi, tak pod względem wytrzymałości, estetycznego wyglądu, jak lekkości w chodzie. Można mieć nadzieję, że za lat kilka produkcja krajowa pokryje całkowicie zapotrzebowanie rynku i dzięki taniości, wypływającej z masowej fabrykacji, uwolni nas od zawsze niewygodnego importu, sprowadzając go do minimum i do minimum również liczne rzesze poszukujących u nas pracy.



Motyw z „Tour de France"

KOLARSKIE TOUR DE POLOGNE

Chęć stworzenia w kolarstwie czegoś niebywałego, zakrojonego na wielką miarę, nie daje oddawna spać spokojnie naszym organizatorom. Niema w tej chęci myśli naśladowania jedynie wzorów obcych, lecz jest dążenie do większego zróżniczkowania rodzajów zawodów i otrzymania tą drogą specjalnej klasy długodystansowców - drogowców.

Dwa lata temu powstał w łonie Zarządu Związku Kolarskiego projekt zorganizowania wielkiego biegu „Dookoła Polski".

Projekt ten, zakrojony początkowo na dużą, jak na nasze stosunki, skalę, musiał być jednak przy realizacji zwężony i doszedł do skutku jako „Bieg dookoła woj. Warszawskiego". Niedostateczne fundusze Związku, brak pomocy i większego zainteresowania większości Tow. Kolarskich, zbyt małe wyćwiczenie zawodników i zły stan dróg zdecydowały, że skrócono dystans 1500 km. do 650 km. i rozegrano go w trzech etapach na trasie: Warszawa—Płońsk—Płock — Kutno — Łowicz — Nowemiasto — Radom — Puławy — Garwolin — Mińsk Mazowiecki — Wyszków — Warszawa.

Bieg zgromadził na starcie około 50 zawodników z całej Polski, z których przeszło pięćdziesiąt procent ukończyło go w doskonałej kondycji ze zwycięzcą Józefem Langem, znakomitym długodystansowcem na czele.

Była to pierwsza wielka próba sił zawodników, wytrzymałości maszyn i sprawności organizacyjnej. Ta ostatnia wypadła nadspodziewanie dobrze, nie licząc drobnych usterek, nieuniknionych w tego rodzaju imprezach, od których jednak łatwo będzie się ustrzec organizatorom następnych podobnych zawodów, dzięki nabytemu doświadczeniu. Egzamin został zdany na całej linji.

W roku zeszłym śladami Związku poszedł Krakowski Klub Cyklistów i Motorzystów, który chociaż na mniejszym dystansie i przy mniejszej znacz-

nie liczbie zawodników stworzył jednak bieg piękny i organizacyjnie dojrzały. Triumfatorem tych trzydniowych zawodów został zdobywca mistrzostwa Polski — Kazimierz Duszyński, młody i obiecujący na przyszłość zawodnik.

W sezonie bieżącym Kraków w dalszym ciągu kontynuuje podobne zawody, a Warszawskie Tow. Cyklistów wskrzesza pierwotną inicjatywę Związku, występując z zamiarem doprowadzenia do skutku największej imprezy kolarskiej, jaka kiedykolwiek była urzeczywistniona na terenie Rzeczypospolitej.

Warszawskie Towarzystwo Cyklistów postanowiło zorganizować bieg kolarski „Dookoła Polski". Długość trasy wynosić będzie około 1600 km. i prowadzi z Warszawy przez Poznań, Kraków, Lwów, Lublin do Warszawy. Jest to oczywiście minjatura nazwy „Dookoła Polski" przynosi jednak zaszczyt zasłużonemu na polu organizacyjnem W. T. C., że znając podejmowane trudy przystępuje do nich, wyzbywając się spokoju na długie tygodnie prac przygotowawczych. A tych niemało leży przed inicjatorami.

Znając kolarstwo polskie, wiem, że inicjatywa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów znajdzie radosny oddźwięk w innych pokrewnych Korporacjach. Wezmą one bezwątpienia udział w tej wielkiej manifestacji czynu. Towarzystwa kolarskie, leżące na szlaku wielkiego biegu, będą miały do powiedzenia więcej, niż inne i im w udziale przypadnie pokazać, że ułatwienia i pomoc zostaną wykonane z zapałem,





Motywy z „Tour de France"

świadczącym o zamiłowaniu do kolarstwa i jedności w dążeniu do podniesienia jego sprawności.

Zwycięstwa, osiągnięte przez naszych zawodników podczas ostatniej Olimpjady, rzuciły blask sławy na całe kolarstwo polskie, zwycięstwo myśli organizacyjnej w podjętej przez W. T. C. pracy będzie świadczyło o dojrzałości naszego kolarstwa i niewątpliwie przysporzy mu uznania i chwały.

Zawody „Dookoła Polski" będą egzaminem sprawności dla wielu Korporacji. Każda z nich dołoży starań, aby z trudnego zadania wywiązać się z honorem, pracując w promieniu swej działalności dla wspólnego celu.



Lucjan Buysse i Frantz, zwycięzcy „Tour de France"

Wielkie zawody kolarskie zagranicą mają już swoją historję. Największe z nich „Tour de France" cieszą się sławą wszechświatową i absorbują umysły wszystkich sportowców, rozumiejących olbrzymi wysiłek zawodników i organizatorów w czasie trwania tej gigantycznej imprezy.

„Tour de France" to magiczne zdanie, to największa sensacja życia sportowego Francji. Z popularnością tych zawodów żadne inne na świecie nie mogą być porównane. Nic też dziwnego, że rzucają one urok, pod wrażeniem którego żyją sportowcy Francji podczas rozgrywanych bojów kolarskich.

Pierwszy bieg dookoła Francji odbył się na dystansie 2800 km. i podzielony był na 8 etapów. Było to w 1903 r. Od tego czasu wiele się zmieniło. Obecnie trasa zawodów powiększyła się do 6000 kilometrów i dosięga liczby 20 etapów. Najtrudniejszy z nich to etap Bayonne-Luchon. W dniu tym zawodnicy wznoszą się z równin zielonych do wyżyn wiecznego śniegu.

Etap ten nazwano „straszliwym", gdyż zawsze bywa świadkiem nadludzkich wysiłków, a często grobem nadziei najpotężniejszych z potężnych. Pireneje i Alpy to progi, które straszą kolarzy, zaczynających gigantyczne zmagania.

Ostatni „Tour de France" zdobył Lucjan Buysse dzięki niezwykłej, wprost żelaznej, wytrzymałości na najtrudniejszych etapach.

Prawda, że bieg dookoła Polski nie będzie posiadał na swej drodze tych niezmiernych przeszkód, lecz i słusznie, gdyż nie posiadamy tych wielu tysięcy zawodników, z których możnaby wybrać kilka dziesiątków do tak wielkich zawodów. Zresztą nasi zawodnicy to ciężko pracujący ludzie i sportowi mc-

gą oddawać jedynie wolne od zajęć chwile, prawdziwi amatorowie w przeciwieństwie do swych kolegów — zwycięzców z „Tour de France“.

W ostatnich naszych dłuższych zawodach niemałą rolę odegrały również czynniki interesujące się sportem kolarskim. W pierwszym rzędzie mam na myśli szereg osób i firm, które przyszły z pomocą wydatną organizatorom, ofiarowując bądź to drogocenną pomoc, bądź też piękne nagrody. Drugim niezmiernie ważnym czynnikiem była współpraca na wielu odcinkach członków policji państwowej, którzy nie szczędząc pracy ułatwiali pracę sportsmenom.



Kazimierz Duszyński

Nie ulega wątpliwości, że Warsz. Tow. Cykl. znajdzie znów tych wszystkich przyjaciół kolarstwa wśród siebie, gdy przyjdzie ważna chwila zrealizowania inicjatywy. Tylko wcześniej należy uprzedzi ich o tem, a spełnią swoją zaszczytną funkcję z zapałem, do jakiego nas przyzwyczaili.

Na zawodach torowych organizatorowie nasi przewyższają najlepsze wzory zagraniczne, można mieć nadzieję, że po „Tour de Pologne“ będzie potrzeba powiedzieć o naszej organizacji drogowej:

Brawo Kolarstwo Polskie!

M. Bodalski.

NASZE REKORDY

Rezultatem najbardziej uwydatniającym klasę i stan fizyczny zawodnika w każdym sporcie, a więc i w kolarstwie, jest ustanowienie nowego rekordu, to jest osiągnięcie takiego rezultatu, jakiego nikt dotychczas, bądź w danem państwie, bądź na całym świecie nie osiągnął.

W kolarstwie, prowadzenie odgrywa bardzo ważną rolę, i dlatego ustanawianie nowych rekordów odbywać się musi zawsze pojedyńczo— za wyłączeniem jedynie 200 mtr., na tym bowiem dystansie ustanawiane mogą być rekordy nawet w wyścigu. To też ustanawianie rekordów, jest rzeczą niesłychanie trudną i wskutek tego posiadamy bardzo niewielką ilość rekordzistów, a co za tem idzie i samych rekordów.

Z rekordów bez prowadzenia możemy zanotować na 200, 300, 400, 1000 i 3000 mtr., ze startu lotnego oraz na 200 metrów ze startu z miejsca.

Ustanowienie każdego nowego rekordu jest najpiękniejszym rezultatem, jaki sportowiec może osiągnąć, i jest owocem tej cichej, a jednak wytrwałej, celowej i systematycznej pracy, trwającej nieraz przez całe lata i ciężkiej walki nietylko z przeciwnikami, ale i z sobą samym. Zdarza się nieraz, iż zawodnicy sami poprawiają ustanawiane przez siebie rekordy i jest to wówczas dowodem, iż zawodnik taki stale poprawia swą formę, że praca jego jest produkcyjną i zmierza do doskonałości, co winno być ostatecznym celem każdego sportowca.



Podgórski, Oksiutycz, Lange i Szymczyk
Drużyna W. T. C., która w biegu drużynowym na 4 klm. pobiła rekord światowy w 1925 r.

Ze względów łatwo zrozumiałych i ogólnie znanych, dopiero po wojnie nasi sportowcy mogli rozpocząć usiłowania w celu ustanawiania rekordów, mieli już bowiem pewność, iż każdy z ich rekordów nazywać się będzie rekordem „polskim". To też w kolarstwie rekordy istnieją zaledwie od lat sześciu.

Nie wspominam tutaj o rekordach, które ustanowione były za prowadzeniem, ponieważ ostatnie nie mogą być osiągane li tylko własnym wysiłkiem i choć również bardzo wielkie w sporcie mają znaczenie, ustępują jednak rekordom, ustanawianym bez niczyjej pomocy.

Pierwsze urzędowo notowane w Polsce rekordy na wyżej wykazanych dystansach ustanowił p. Fr. Szymczyk, który następnie stale je poprawiał. Rozpoczniemy od rekordów na 200 mtr. Po raz pierwszy rekord na tym dystansie ustanowiony został w dniu 14. VIII 1921 roku przez p. Fr. Szymczyka i czas osiągnięty wynosił $13^{2}/_{5}$ sek., który następnie stale przez tegoż zawodnika był poprawiany.

I tak: dn. 11. IX 1921 roku poprawia go na $13^{1}/_{5}$ sek.; i już dn.

dnia 23. X tegoż roku osiąga równe 13 sek.

Trzynastka przetrwała do dn. 28 maja 1922 r. W dniu tym p. Leo-



Jan Łazarski

nard Harkiewicz osiąga $12^{4}/_{5}$ sek. Był to świetny sukces nietylko dla p. Harkiewicza, ale i dla całego kolarstwa polskiego, wskutek bowiem przekroczenia trzynastki wkroczyliśmy na teren wyników międzynarodowych. Lecz i ten rekord nie utrzymał się długo, bowiem po miesiącu t. j. 25/VI p. Fr. Szymczyk ustanawia nowy rekord przebywając 200 mtr. w $12^{3}/_{5}$ sek.

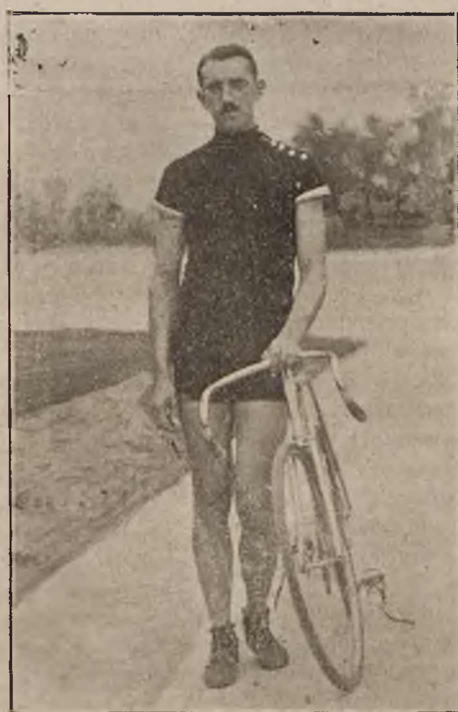
Piękny ten wynik przetrwał całe 2 lata. Po Igrzyskach Olimpijskich w 1924 r. ukazała się jeszcze jedna znakomitość kolarska p. J. Łazarski. W dniu 8/IX 24 r. p. Szymczyk przy próbie pobijania rekordu na 200 mtr. utrzymuje swój ostatni rekord t. j. $12^{3}/_{5}$ s.; p. Łazarski jednak przy drugiej próbie (przy pierwszej próbie zjechał na bieżnię) osiąga znakomity czas $12^{2}/_{5}$ sek., który do chwili obecnej pozostaje nienaruszony.

Analogiczny prawie przebieg miał rekord 400 mtr. W 1921 r. 15/VIII p. Szymczyk osiąga $27^{2}/_{5}$ sek., w r. 1922 13/VIII poprawia go prawie o sekundę, osiągając $26^{3}/_{5}$.

Po 2-ch latach, w dniu 6/VII/24 r. p. Szymczyk osiąga $26^{2}/_{5}$. Rekord ten przetrwał 2 miesiące.

Dzień 16.IX 1924 r. był wspaniałym triumfem naszych kolarzy i pełnym emocji dla publiczności. Przy próbie pobijania ostatniego rekordu, p. Szymczyk osiąga równe 26 s. Rekord ten trwa zaledwie parę minut, bo oto „Iko" poprawia go o $^{1}/_{5}$ sek., osiągając $25^{4}/_{5}$, poczem p. J. Łazarski poprawia go natychmiast o $^{1}/_{5}$ sek., osiągając 25 $^{3}/_{5}$ sek. Ten ostatni rekord trwa do dnia dzisiejszego.

Jakkolwiek dobry, ale jeszcze słabo przedstawia się rekord p. J. Grochowskiego na 300 mtr., ustanowiony w dniu 8 maja 1922 r.,



Franciszek Szymczyk

wynoszący 21 s., jednak do dnia dzisiejszego nie został pobity.

200 metr. rekord z miejsca należy do p. Fr. Szymczyka. Ustanowiony był w roku olimpijskim i wynosi $16^{4}/_{5}$ sek.

Co do rekordów dystansowych, to jest ponad 1000 mtr.. to te wskutek słabej rywalizacji przedstawiają się nieco gorzej. Jedynie rekord na 1000 mtr. ma pewną, choć dosyć krótką historję.

Pierwszy rekord na 1000 mtr. wynoszący 1 m. 16 sek. należał do p. J. Langego i ustanowiony został 21/VIII/1921 r. W roku następnym wybitnie poprawił go p. Szymczyk osiągając 1 m. 14 sek.

W tym stanie rekord ten przetrwał do dnia 21-go września 1924 r., w którym to dniu znów p. J. Lange poprawił go o $^{1}/_{5}$ sek. osiągając 1 m. $13^{4}/_{5}$ sek.



Józef Grochowski

Co do rekordu na 3000 mtr., to ten od dnia 29/VII/1922 r. należy do p. Fr. Szymczyka i wynosi 4 m. 14 sek.

Kolarstwo Polskie poszczycić się może jeszcze jednym bardzo ważnym rekordem.

Zazdrośni o wyniki kolarskie, Francuzi, tłomaczyli swą porażkę na Olimpjadzie do Polaków wypadkiem, chociaż i w naszej drużynie



Józef Lange

takiemuż wypadkowi uległ Stankiewicz.

Otóż w dwa miesiące po Igrzyskach Olimpijskich nasza drużyna w składzie Szymczyk, Lange, Pod-

górski, Oksiutycz pobija wszystkie dotychczasowe rekordy, ustanawiając nowy rekord świata, który wynosi 5 m. 9 sek. i jest lepszy od poprzedniego o 1,4 sek. a od francuskiego o całe 3 sek.

Wynikiem tym drużyna nasza znakomicie potwierdziła swój zasłużony triumf olimpijski.

Z powyższego widać, jak wielce trudną rzeczą jest osiągnięcie jakiegokolwiek rekordu.

Mojem zdaniem, wszyscy rekordziści winni być dekorowani specjalną odznaką państwową, którąby mieli prawo nosić na widocznem miejscu przez całe życie.

Osiągnięcie rekordu jest wielkim sukcesem, przynoszącym zaszczyt nietylko zawodnikowi, ale i współobywatelom danego państwa. Należy mieć nadzieję, iż wobec zbliżających się Igrzysk Olimpijskich nasi kolarze, już w najbliższym sezonie, jeżeli nie wszystkie, to choć niektóre z powyższych rekordów zdołają poprawić.

Szczęść Boże!

Feliks Wojtkiewicz.

Parę uwag o racjonalnym typie roweru sportowo-turystycznego

Przystępując do omówienia najbardziej racjonalnego typu roweru dla oddziałów kolarskich różnych sportowych organizacji młodzieży, któryby możliwie wszechstronnie odpowiadał ich potrzebom ogólno-sportowym i jednocześnie zadawalał wymagania tych z nich, które uprawiają przysposobienie wojskowe, musimy na wstępie stwierdzić, że typ powyższy, niestety, nie da się uzgodnić z typem roweru wojskowego, ze względu na głębokie różnice w zadaniach i zastosowaniu roweru w armji i w stowarzyszeniach sportowych.

Cel i rola roweru w każdej z tych organizacji są zasadniczo inne, a stąd i wymagania stawiane maszynie nietylko różne, ale i wręcz przeciwne. Nie chcąc czytelnika nużyć roztrząsaniem na ten temat, który zresztą był dość obszernie omówiony w poprzednich artykułach, zreasumujemy pokrótce główne wytyczne co do zakresu użytkowania roweru w wojsku i zrzeszeniach sportowych, co nam następnie pozwoli już bez większego trudu ustalić warunki, jakim powinien odpowiadać typ roweru dla powyższych organizacji.

Głównem zadaniem wojskowych oddziałów kolarskich jest służba łączności. Rower więc w tym wypadku ma znaczenie środka czysto komunikacyjnego, znacznie natomiast rzadziej przypada mu rola środka transportowego—przy działaniach taktyczno-bojowych specjalnych jednostek kolarskich, gdy te występują bądź samodzielnie lub zastępczo, jako jazda dywizyjna. Zarówno jedno jak i drugie zastosowanie roweru w wojsku (jako środek komunikacji i transportu) ma charakter wybitnie użytkowy, eksploatacyjny.

Warunki pracy maszyny są wyjątkowo niekorzystne, przedewszystkiem ze względu na trudności terenowe, szczególnie uciążliwe w czasie operacji wojennych, następnie — wobec niemożności przeprowadzenia racjonalnej konserwacji i remontu przy jednocześnie wysokich wymaganiach co do sprawnego i niezawodnego działania roweru.

Wreszcie konieczność jaknajszerszej standaryzacji typu i części składowych dla łatwej wymienności przy reparacjach i magazynowaniu większych ilości w oddziałach i składnicach wojskowych—wszystkie te okoliczności sprawiają, że rower dla użytku wojskowości powinien odpowiadać następującym warunkom:

1-o musi być *jaknajbardziej trwały*, a więc konieczne są warunki wytrzymałościowe użytych surowców i półfabrykatów,

2-o możliwie *prosty w konstrukcji*, ze względu na niefachowość obsługi, trudności konserwacji, a przedewszystkiem dla uzyskania maximum wydajnej i niezawodnej sprawności w eksploatacji. Stąd wniosek, że należy odrzucić wszystkie mechanizmy bardziej skomplikowane i dające małą gwarancję niezawodności, a przedewszystkiem trudne do naprawy i konserwacji (np. wolna piasta z automatycznym hamulcem — ciężka, zawodna w użyciu i niełatwa do naprawy, jako składająca się z kilkudziesięciu części składowych),

3-o wreszcie—jako warunek ostatni i równie ważny—rower wojskowy musi odpowiadać zasadzie *łatwej wymienności i standaryzacji typu* przy uwzględnieniu możności zmobilizowania na wypadek wojny prywatnego przemysłu krajowego i wyzyskania zapasów rynkowych.

Stąd już prosty wniosek — należy unikać części składowych zbyt odbiegających wymiarami i konstrukcją od powszechnie używanych w przemyśle rowerowym i ograniczyć się, w miarę możności, do tych części, które mogą być produkowane w kraju. (Jako przykład przeczący tej zasadzie można znów przytoczyć wspomnianą wolną piastę z automatycznym hamulcem niewyrabianą w kraju i importowaną z Niemiec, państwa niezaprzyjaźnionego).

Te trzy warunki kardynalne dla typu roweru wojskowego, o ile będą uwzględnione w całej rozciągłości, rozwiązują w ogólnych zarysach zagadnienie, często na niekorzyść estetyki wyglądu, lekkości i elegancji, a przedewszystkiem wygody sprzętu kolarskiego. Jest to jednak zupełnie zrozumiałe, gdyż tam, gdzie chodzi głównie o *korzyści eksploatacji*, w jaknajszerszem tego słowa znaczeniu, zrezygnować często musimy z komfortu i estetyki.

Przechodzimy teraz do omówienia racjonalnego typu roweru dla organizacji sportowych przy uwzględnieniu potrzeb przysposobienia wojskowego.

Rola roweru w tym wypadku da się określić głównie jako *środek zaprawy sportowej i wychowania fizycznego*. Rower wypełnia tu poniekąd zadanie wychowawcze, jak każdy sport, potęgując sprawność fizyczną kolana i jego uodpornienie, zdobywane przy pokonywaniu różnych napotykanych przeszkód. Charakter więc zastosowania roweru jest tu nietyle *użytkowy*, jak w wojsku, ile raczej *propagandowy*, t. j. zachęcający do jazdy i treningu.

Ten wzgląd zasadniczy — zachęty do zaprawy sportowej, przy jednoczesnej możności wyzyskania roweru, jako środka komunikacyjnego w życiu codziennem — stawia wyraźnie inne wymagania wytwórcy przy opracowaniu najbardziej odpowiedniego typu.

Sprecyzujemy pokrótce te warunki, którym powinien by rower sportowo-turystyczny odpowiadać, więc:

1-o przedewszystkiem cechować go powinna *lekkość* chodu przy względnej lekkości konstrukcji maszyny;

2-o konstrukcja roweru powinna być estetyczna i miła dla oka, jako sprzętu użytku codziennego i zachęcająca do używania częstego;

3-o rower powinien zapewniać kolarzowi maximum wygody i komfortu, co się szczególnie daje odczuwać przy dalszych wycieczkach;

4-o jasnem jest, że rower musi być *trwały, sprawny* w działaniu i *niekłopotliwy* w konserwacji. Należy tu z naciskiem podkreślić, że niezawsze trwałość konstrukcji da się pogodzić z jej lekkością i dlatego skłonni jesteśmy w tym wypadku raczej zrezygnować z lekkości na korzyść wytrzymałości, z uwagi na to, że więcej zniechęca kolarza konieczność ciągłej naprawy maszyny, często kłopotliwa ze względu na brak odpowiednich środków i związane z tem koszty, aniżeli mniejsza sprawność w działaniu roweru (lekkość chodu, możność łatwego przenoszenia roweru przy jego lekkości i t. d.);

5-o — wreszcie nie od rzeczy będzie wspomnieć, że rower taki nie może być zbyt drogi, a przeciwnie ze względu na cenę możliwie przystępny dla szerszych kół amatorów sportu kolarskiego. Oczywiście, wymaga to zrezygnowania z różnych dodatków podrażających maszynę i zastosowania jaknajwiększej ekonomji przy produkcji.

Z powyższego pobieżnego zestawienia warunków, jakim powinien odpowiadać racjonalny typ roweru sportowo-turystycznego jasno widzimy, że nie pokrywa się on z rowerem typu wojskowego, co zresztą zaznaczyliśmy na wstępie.

Przechodząc obecnie do praktycznej strony zagadnienia, t. j. omówienia konstrukcji samego roweru, musimy zaznaczyć, że ze względu na brak miejsca ograniczymy się do pobieżnego opisu, gdyż szczegółowa analiza elementów konstrukcyjnych przekroczyłaby ramy niniejszego szkicu.

Rozpoczniemy od ramy, jako głównej części składowej roweru:

Rama z rur stalowych (stal półmiękka o wytrzymałości na rozerwanie R = 40 kg i wydłużeniu 15%) ciągnionych bez szwu o grubości ścianki od 1,1 do 1,3 mm. przy tolerancji ± 0,05 mm., powinna być wykonana na łączniki zewnętrzne i lutowana na mosiądz. Zaznaczyć tu należy, że szeroko obecnie stosowane na Zachodzie rury spawane, a nie ciągnione bez szwu, ze względu na niższą wytrzymałość i mniejszą odporność na wstrząśnienia przy tej samej grubości ścianki, w naszych warunkach, gdzie stan dróg pozostawia wiele do życzenia, nie dają dostatecznej gwarancji odporności.

Tak samo należałoby wspomnieć, że konstrukcja ramy bez łączników, o ile nie są zastosowane pierwszorzędnej jakości rury zgrubiane na końcach, a wykonana przez spawanie rur w styku autogenem, również szeroko stosowana zagranicą, nie nadaje się bezwzględnie na nasze drogi. Przy tym systemie, szczególnie przy masowej, seryjnej produkcji, gdzie często ścisła i dokładna kontrola jest utrudniona, a robotnik płatny od sztuki stara się wytwarzać możliwie szybko, nierzadko zachodzą wypadki, że następuje przepalenie rury płomieniem palnika w miejscu spawania, co oczywiście osłabia konstrukcję i to w miejscach najbardziej narażonych na naprężenie.

Przy dobrze utrzymanych drogach o gładkiej powierzchni, gdzie wstrząśnienia są zredukowane do minimum, taka konstrukcja ramy może być z powodzeniem stosowana, tem bardziej, że spawanie autogenem znakomicie obniża cenę i koszty produkcji. Niestety u nas, przynajmniej na razie, nie może być mowy o stosowaniu tego systemu.

Również nieodpowiedniem, ze względu na wspomniane warunki drogowe jest, zdaniem naszem, lutowanie ramy na łączniki przez zanurzanie w wannie, gdyż i tu niedokładności w połączeniu łącznika i ramy usuwają się z pod kontroli. Nierzadko, przy niedbałem przygotowaniu przez robotnika miejsca styku, mosiądz nie dociera wszędzie, gdzie należy i następuje zlutowanie powierzchowne, zewnętrzne, które przy pierwszych silniejszych wstrząsach, wywołanych jazdą po kiepskim terenie—nie wytrzymuje naprężeń wewnętrznych i pęka.

Jedynie indywidualne lutowanie ramy na łączniki daje gwarancję trwałości i wytrzymałości jej budowy,

Uwagi te uważaliśmy za konieczne pomieścić ze względu na to, iż ostatniemi czasy wzmógł się import tanich rowerów pochodzenia francuskiego i niemieckiego, masowo fabrykowanych na eksport, a zupełnie nieprzystosowanych do naszych dróg i warunków. Niska cena tych rowerów i nieuświadomienie ogółu, co do ich istotnej wartości, sprawiają, że znajdują one chętnych nabywców.

Wysokość ramy 22" — 23", a więc rama raczej niska, co jest dużo wygodniejsze przy wsiadaniu i oddaje wyraźne usługi na terenie wyboistym.

Emaljowanie czarne, piecowe, jako najpraktyczniejsze dla konserwacji. Dla estetyki i ładnego wyglądu główka i końce widelców przednich — niklowane.

Przednie widelce o przekroju D, tylne z rur owalnych ze wzmocnieniami przy końcach. Wogóle zalecalibyśmy konstrukcję widelców mocniejszą, chociaż wpłynie to na pewne obciążenie roweru.

Konstrukcja suportu ma ważne znaczenie dla lekkości i precyzyjności chodu maszyny. Nie zalecamy tu w żadnym razie suportu przerzynanego i ściąganego na śruby, tak szeroko stosowanego w rowerach francuskich.

O ile bowiem jest on bardzo korzystny w montażu dla wytwórcy, ze względu na łatwą nastawność i umocowanie misek łożyskowych nawet przy niedokładnem ich wytoczeniu i nagwintowaniu, o tyle w użyciu przy jeździe jest mało praktyczny dla kolarza, gdyż bolce ściągające szybko się obluzowują, miski nabierają gry i łożysko suportowe staje się wtedy jednem źródłem utrapień. Z tych samych względów nie jesteśmy zwolennikami misek wbijanych. Najodpowiedniejszemi, zdaniem naszem, są suporty na kontramutry z miskami wkręcanemi, oczywiście o ile całe łożysko jest precyzyjnie wykonane, co naogół jest dość trudne do osiągnięcia przy masowym wyrobie na automatach.

Umocowanie korb pedałowych na kliny zaleca się prostotą konstrukcji i łatwością wymienności przy złamaniach lub wygięciach. Pedały niezbyt ciężkie, krzyżowe.

Przekładnia nie większa nad 74" t j. przy kombinacji zębów trybu suportowego i tylnego 48x lub 52x. Podziałka łańcucha $\frac{1}{2}'' \times \frac{1}{8}''$.

Koła $28'' \times 1\frac{1}{2}''$, obręcze stalowe, opony fartuchowe. W żadnym razie nie zalecalibyśmy tu stosowania obręczy węższych, jako zbyt delikatnych na nasze drogi. Trybik tylny wolny, hamulec kablowy na tylną obręcz systemu Bowdena, względnie dwa.

Nie możemy pominąć tu sposobności, aby jeszcze raz nie wystąpić przeciw używaniu piasty wolnej z automatycznym hamulcem tak rozpowszechnionej wśród naszych kolarzy.

Jak już wspominaliśmy wyżej, jest ono wysoce skomplikowana, a przez to trudna do remontu, nierzadko zawodna w użyciu, nieestetyczna, ciężka no i... kosztowna, czego

przemilczeć nie można. O ileż bardziej praktyczny jest lekki, estetyczny, prosty w konstrukcji, łatwy do konserwacji i naprawy, a pewny w działaniu hamulec kablowy. Oceniono trafnie te zalety na Zachodzie, gdzie za wyjątkiem Niemiec, piasty automatyczne nie znalazły zwolenników i nie są zupełnie rozpowszechnione.

Jako kierownik możnaby polecić typ kierownika przekręcanego, zbliżony formą do modelu francuskiego i zapewniający kolarzowi wygodę pozycji w zależności od jego upodobań.

Jak zaznaczyliśmy na wstępie, powyższe uwagi nie wyczerpują całkowicie poruszonego zagadnienia, a mają jedynie na celu ułatwienie kolarzowi orjentacji co do wyboru typu roweru, któryby odpowiadał najwięcej potrzebom turystyki sportowej.

B. W.



Drezyny w Lasku Bulońskim rok 1849

HISTORYCZNY ROZWÓJ ROWERU

Dążność do łatwego i szybkiego pokonywania przestrzeni żyła w umysłach ludzi od lat najdawniejszych.

Wysiłki i twórcza praca stworzyła wehikuły, do poruszania których używano zwierząt pociągowych, przyszedł największy wynalazek — kolej, wreszcie zorganizowano drogę wodną.



Velocifer'y

Jednak komunikacja przy pomocy zwierząt sprawiała wiele kłopotu, koleje zbyt uzależniały podróżnika — turystę od kierunku drogi i odległości jednej stacji od drugiej, to samo dotyczyło i komunikacji wodnej, zaś podróż piesza jako zbyt powolna i męcząca nie mogła mieć wielu zwolenników.

Skierowano więc wysiłki w kierunku stworzenia taniego i lekkiego aparatu, szybko i swobodnie przesuwającego się z miejsca na miejsce. Praca ta już w 1790 roku zaczęła się przyoblekać w szaty rzeczywistości realnej.

Mniej więcej w tym czasie paryżanin Livrac skonstruował przyrząd, wyglądem swym przypominający obecny rower, a który miał służyć człowiekowi w zdobywaniu przestrzeni.

Były to dwa koła niezbyt wysokie połączone poprzecznym drągiem, pośrodku którego umieszczone było siodło, a nad przedniem kołem nieruchome oparcie dla rąk.

W przyszłości drąg, łączący oba koła, zamieniony został na wyrabiane z drzewa figury zwierząt.

Przyrząd ten nosił nazwę velocifere.

Posuwanie się na tym nieskomplikowanym aparacie odbywało się w ten sposób, że jeździec odpychał się nogami od ziemi, ciężarem swoim opierając się na siodle.

Naturalnie brać zakręty lub wykonywać jakiekolwiek ewolucje było niezmiernie trudno i wehikuł ten oczekiwał koniecznych modyfikacji i ulepszeń.

Mniej więcej w tym czasie, znany konstruktor aeronauta Blanchare zbudował wózek, na tylnej osi którego umieścił korby i pedały. Z tyłu wozu ustawiono budkę, w której ukryty był człowiek, poruszający pedałami i uruchamiający cały aparat, w którym jechał i kierował wynalazca.



Rower barona Dres'a

Naturalnie, że ciężar wozu, zbyt mała szybkość i bardzo męcząca praca, zamkniętego w budce, pierwszego zawodowca kolarskiego, nie zachęcała do naśladownictwa.

Wynalazek ten, jak się okazało, nie został jednak bez wpływu na dalsze prace w kierunku daleko idących ulepszeń.

W 1817 roku Niemiec baron Dres von Somerhoff zastosował do velocifere'u kierownik. Wynalazek ten z maszyny nieruchliwej uczynił aparat ruchomy, mający w tym czasie duże zastosowanie. Aparat ten od nazwiska swego wynalazcy otrzymał nazwę drezyny.

Największą jednak, choć mimowolną zasługą Dres'a jest to, że przekonał ludzi, iż utrzymanie równowagi i jazda na dwóch kołach, ustawionych w linji jedno za drugiem jest dla wszystkich dostępne i w zasadzie na trudności nie natrafia.



Pierwszy rower Michaux

Dzięki temu skierował on umysł ludzki na tory skonstruowania takiego aparatu, któryby poruszał drezynę automatycznie, bez odpychania się nogami od ziemi.

I rzeczywiście, ideja taka zakiełkowała w umyśle genjalnego Francuza, Ernesta Michaux kowala, syna fabrykanta powozów, zajmującego się także reperacją dość popularnych w tym czasie drezyn.



Ernest Michaux na rowerze swego pomysłu

Ernest Michaux był tym, który wpadł na pomysł dorobienia do osi przedniego koła drezyny korb i pedałów, i dzięki czemu, posuwanie się naprzód, wyłącznie pracą na maszynie — zostało rozwiązane.

Równocześnie z Michaux'em w tym samym kierunku pracował także Francuz Piotr Lallement, praca jego również miała wynik dodatni, jednak z wystawieniem gotowego modelu spóźnił się o dni kilkanaście.

Z drugiej strony do wynalazku tego, mają pretensję i Anglicy, którzy twierdzą, że twórcą nowego typu drezyny, jest ich rodak John Baynth.

Jeżeli jednak weźmie się pod uwagę, że już Blanchare do swego ruchomego wozu zastosował korby i pedały, to wzorując się na tem Michaux mógł zastosować je do drezyny. Na korzyść tego ostatniego przemawia jeszcze ta okoliczność, że był on synem fabrykanta powozów, a więc znał doskonale i wynalazek Blanchare'a.

W 1843 roku na wystawie w Londynie demonstrowano model maszyny, najbardziej zbliżony do obecnego roweru. Model ten wykonany był przez Szkota Dalsell'a. Maszyna ta poruszała się przy pomocy korb, połączonych z tylnem swojem kołem. Piękna myśl musiała długo jeszcze czekać na przygotowanie trybów i łańcucha.

Tymczasem dla zwiększenia szybkości zaczęto powiększać obwód przedniego roboczego koła, a angielska firma „Coventry Machinists &" wypuściła swój model pod nazwą „Gentlemans Bicycle", który uważany był za ostatnie słowo techniki i elegancji.

Dążność do osiągania dużej szybkości skłoniła fabrykantów do ciągłego powiększania średnicy przedniego koła, wskutek czego punkt ciężkości coraz więcej zbliżał się ku wierzchołkowi koła, nad jego centrem i maszyna stała się wywrotna i co za tem idzie niebezpieczna.



Pierwszy rower na pneumatykach



„Gentleman's Bicykle"

Zaczęto myśleć o nowej formie roweru, a po wynalezieniu łańcuchów i trybów, zatriumfował model Dalsell'a.

Nowy typ roweru wyrabiać zaczęto przedewszystkiem w Anglji (gdzie otrzymał nazwę „Safety", co znaczy bezpieczny), a później we Francji i Niemczech.

Charakterystyczną jest rzeczą, że z chwilą, gdy zaczęto wykonywać rowery o kołach jednakowej wielkości, to jest rowery niskie, od sportu kolarskiego, do którego poprzednio ogromnie garnęła się arystokracja, odwrócono się zupełnie. Rower, z wysokości którego nie można już było patrzeć na szeroki ogół z góry — przestał ich bawić i pociągać.

Dalszy masowy rozwój kolarstwa nastąpił po wynalezieniu przez Dunlopa — popularnie zwanego ojcem pneumatyków — gum dętych. Od tej chwili rozwój przemysłu rowerowego poszedł z niezmierną szybkością, a wynalazczość i postęp dały nam teraźniejsze lekkie i ładne rowery, na których



Ojciec pneumatyków Dunlop

przejechanie 20 klm. na godz. należy do rzeczy nadzwyczajnie łatwych i dla każdego dostępnych. Obecnie przy tak wielkim rozroście miast i ulepszeniu dróg, rower, pomimo rozwoju przemysłowego samochodów i motocykli, nietylko nie stracił swej racji bytu, a przeciwnie dzięki taniości i lekkości, stał się niezbędnym przyrządem lokomocji i nieodłącznym towarzyszem turysty.

Pomian.

KILKA SŁÓW OBRONY

W sezonie ślizgawkowym, w miejscowych pismach sportowych, ukazują się artykuły, a raczej sprawozdania z konkursów i wyścigów na łyżwach. Sprawozdania takie, jeżeli chodzi o Towarzystwo Łyżwiarskie, opatrzone są zwykle komentarzami, ostrą krytyką, zakończone jednak dobremi radami i „fachowemi" wskazówkami. W ostatnich atoli sprawozdaniach z takich konkursów i wyścigów, urządzanych przez Towarzystwo Łyżwiarskie, wyczuwa się specjalną niechęć do Łyżwiarzy. Celem wyjaśnienia niesłusznie coraz częściej czynionych zarzutów, kreślę tych kilka słów sprostowania.

Pisze się naprzykład, że zawody u Łyżwiarzy, rozpoczęły się z półtoragodzinnem opóźnieniem, że sędziowie, z małemi wyjątkami, przychodzą sobie dowolnie, nie spiesząc się bynajmniej. Otóż tak źle nie było: podczas opisywanych wyścigów, już o godz. 10-ej i pół, a zatem z półgodzinnem opóźnieniem tylko, puszczono pierwszą parę jeźdźców, oczywiście bez udziału tych sędziów, których zadaniem była jazda figurowa, przeto na wyścigach obecność ich konieczną nie była.

Odnośnie krytyki samej organizacji, startów i t. d., zmuszony jestem polecić interesowanym zapoznanie się z przepisami międzynarodowemi, których, nawet na życzenie sprawozdawcy, Towarzystwo Łyżwiarskie zmienić nie może.

Co się zaś tyczy łyżwiarstwa figurowego, jak niemniej jazdy i plasów parami, to wiedzieć o tem należy, że jest to sprawa bardzo trudna. Potrzeba kilku lat wytrwałej i mozolnej pracy, aby można było wziąść udział we względnie łatwym nawet konkursie, wymagania bowiem są wielkie. Przedewszystkiem różnorodność, wielkość i trudność figur jest wymagana, nadto jeszcze postawa, rozmach, skoki, piruety, tańce i t. d. wszystkich tych rzeczy bez specjalnego talentu i zręczności, pokonać się nie da, tem tylko można wytłomaczyć małą ilość osób, poświęcających się tej specjalności. Zresztą, nietylko u nas daje się odczuwać brak dobrych łyżwiarzy w figurowej jeździe, na odbytym międzynarodowym jubileuszowym konkursie w Wiedniu, gdzie był reprezentowany cały świat łyżwiarski, startowało niewiele więcej ponad 15 osób obojga płci, a przecież, podkreślić należy, że wszyscy ci łyżwiarze, mając sztuczne ślizgawki, mogą na nich ćwiczyć niemal cały rok bez przerwy, podczas, kiedy my korzystamy z ograniczonej ilości dni zimowego sezonu.

Jeżeli więc czynione są zarzuty Towarzystwu Łyżwiarskiemu, że jest za mało sportowem, przez co choruje na brak dobrych łyżwiarzy, to w równej mierze ubolewać należy na brak „fachowych" sprawozdawców, którzy jedynie zniechęcają do żmudnej pracy kierowników łyżwiarskiego sportu.

E. Lindeman.

* * *

Redakcja, umieszczając artykuł p. E. Lindemana, znanego zaszczytnie organizatora i miłośnika sportu, ma przedewszystkiem na względzie sentyment, jaki p. Lindeman żywi dla łyżwiarstwa, a który i my w zupełności podzielamy, nie mogąc być w sprzeczności z szanownym autorem, jako jednym z tych, od których sami się niegdyś uczyliśmy.

Uwagi swego mistrza jednak zapamiętaliśmy i stosując je obecnie, dążymy, jak on, do radykalnej poprawy w naszych stosunkach sportowych.

Chcąc kształcić młodzież w trudnej sztuce łyżwiarskiej, musimy dążyć do pracy programowej, obliczonej na dłuższy okres, a właśnie tego programu nie widzieliśmy w pracach Towarzystwa Łyżwiarskiego, stąd też pochodzą uwagi w „Kolarzu", które jednak nie przesądzają całokształtu pracy W. T. Ł., a tylko ostatnie lata.

Fakty, że Towarzystwu brak jest zawodników w jeździe szybkiej i dostatecznego materjału w jeździe figurowej, mówią same za siebie i niczem nie dadzą się obalić.

Z całą radością natomiast podkreślamy zorganizowanie drużyny hockeyowej, która już dała piękne wyniki w tegorocznem mistrzostwie, oraz szereg konkursów dla młodzieży, które, jeżeli będą powtarzane w ciągu lat następnych, stworzą kadry dobrych łyżwiarzy i dadzą im podłoże do dalszego uprawiania łyżwiarstwa. To jest programowa praca i ta po kilku latach da łyżwiarstwu łyżwiarzy i zamiłowanych propagatorów łyżwiarstwa, należy tylko pracy nie przerywać, bo zyskane można łatwo stracić.

Odpowiadając na dalsze uwagi musimy zaznaczyć, że zawody o mistrzostwo województwa rzeczywiście odbyły się z półtoragodzinnem opóźnieniem, gdyż pierwsze wypuszczenie zawodników przez p. Neringa miało miejsce o godz. 11 i pół zamiast o 10 rano.

W sprawie organizacji startów możemy powiedzieć, że przepisy międzynarodowe znamy, zna je również nasz referent sportowy i nie byłoby przekroczenia przepisów, gdyby starty dwóch zawodników odbywały się z maleńką różnicą czasu. Z taką różnicą startowania puszczano zawodników w mistrzostwie Polski na Dynasach, a przecież byli tam organizatorami członkowie Zarządu Związku i nie lekceważyli przepisów.

Nie pragniemy osłabić pędu pracy naszych organizacji, pragniemy jedynie pewnej poprawy i czasem wysiłku, gdyż prac Zarządu nie może wykonywać ogół, tylko Zarząd i jeżeli ten idzie konsekwentnie do lepszego, bez stawania na dłuższy okres, to wtedy nie będziemy mieli podstawy do jakiejkolwiek krytyki.

Uwagi o braku „fachowych" sprawozdawców nie bierzemy do siebie, gdyż, gdyby tak być musiało, to wtedy staralibyśmy się o informacje szanownego autora, który mamy nadzieję jeszcze nieraz udzieliłby nam swych cennych rad dla dobra sportu łyżwiarskiego.

Redakcja.

DZIAŁALNOŚĆ W. T. Ł. W CYFRACH

Kiedy w jednym z numerów „Kolarza Polskiego", w dziale poświęconym łyżwiarstwu, ukazał się artykuł, krytykujący działalność Warszawskiego Towarzystwa Łyżwiarskiego na polu sportu, wówczas wśród Zarządu W. T. Ł. jak również wśród nieuświadomionych członków powstało z tego powodu oburzenie, a prezes W. T. Ł., w jednem ze swych przemówień okolicznościowych wyraził żal do prasy, która szerzy niesłuszne napaści na W. T. Ł. Byli wierni i pobożni słuchacze, którzy uwierzyli, że to były napaści niesłuszne, większość jednak co do sądu w tej sprawie pozostała w rezerwie.

I rzeczywiście na wyświetlenie nie trzeba było długo czekać, bo oto zbiera się termin zwyczajnego walnego zebrania, a z nim konieczność opublikowania bilansu za rok 1926. Jakież kwiatki w bilansie tym znajdujemy?

Oto podajemy kilka cyfr. Budowa tarasu 53.755 zł. 12 gr., przebudowa klozetów 24.155 zł. 55 gr. Wydatki na sport 5.742 zł. 82 gr.

Liczby zupełnie dobitnie nietylko potwierdzają słuszność wywodów „Kolarza", lecz jeszcze bardziej uzasadniają, że artykuł w nim umieszczony zbyt łagodnie ocenił działalność Zarządu W. T. Ł. Bo przecież wydatki na sport stanowią zaledwie piątą część wydatków na przebudowę klozetów.

Jeżeli w instytucjach rządowych w gospodarkę wgląda Najwyższa Izba Kontroli Państwa i za niewłaściwie użyte fundusze winnych pociąga do odpowiedzialności, to szkoda wielka, że niema takiej władzy nad organizacjami sportowemi, może wówczas liczonoby się wiecej z opinją władz, niż obecnie liczy się z opinją publiczną, która z tego powodu pozostaje głosem na puszczy.

Przypatrzmy się jednak dalej tym liczbom i zastanówmy nad ich treścią. A więc budowa tarasu pochłonęła 53.755 zł. 12 gr. Czy taras ten był potrzebny? Dotychczas korzyści nie skonstatowano. Był wybudowany dlatego, że dzierżawca postawił to za warunek w umowie, dzierżawca oczywiście dzierżawy nie zapłacił, i Towarzystwo zmuszone było sądownie z Doliny go usuwać. Oto obrazek sprężystej i racjonalnej gospodarki w W. T. Ł.

Niestety poprawy stosunków nie należy się tak prędko spodziewać, choć zauważyć się dały odruchy dobrej woli, jak to zaznaczono na innem miejscu, trzeba czekać na naturalny rozwój wypadków.

Zarząd, który obecnie tak konwulsyjnie dzierży władzę, niema zamiaru ustąpić i oddać pracy w ręce tych, którzy poprowadziliby Towarzystwo na nowe i właściwe tory sportowe.

Łyżwiarz.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Strasburg. Kolarstwo w wojsku ma coraz większe zastosowanie, a dla kolarzy wojskowych, w celu utrzymania ich w najwyższej kondycji sportowej, organizowane są coraz częściej biegi naprzełaj, jak również wyścigi szosowe, a nawet torowe.

W pierwszych dniach marca komisja sportowa militarna zorganizowała wyścig naprzełaj na dystansie 20 klm. Pomimo bardzo ciężkiego terenu, deszczu i wiatru już po 59 minutach zwycięzca Schoering przerwał taśmę; drugi w 59 m. 30 s. Holtriwger; trzeci Goesel; czwarty Blin.

Udział brało 37 wojskowych i 17 cywilnych kolarzy. Zwycięzca Schoering jest oficerem wojsk francuskich.

Nowy-Jork. Sześciodniowy wyścig Nowojorski zgromadził na starcie najmocniejsze w tej chwili osady, pomiędzy któremi znaleźli się niedawni amatorzy, a nasi znajomi z warszawskiego toru Włosi Bossi i F. Zucchetti i Olimpijczycy Francuz Choury i Włoch Dinalle.

Zawodnicy ci nie odegrali jednak żadnej poważniejszej roli, jak i nikt zresztą.

Takiej przeważającej siły, jaką wykazała osada australijsko-włoska, Mac-Namara-Giorgetti, nie notowano już od dawna.

Świetna ta para już pierwszej nocy zdobyła 4 okrążenia przewagi i bawiąc się formalnie z pozostałymi przeciwnikami, jedne stale na przodzie z różnicą od trzech do sześciu okrążeń, nie bacząc na heroiczne skoordynowane wysiłki rywali.

Nie pomogły i olbrzymie nagrody ofiarowywane za dopędzenie uciekinierów, Mac-Namara-Giorgetti skończyli wyścig jako bezapelacyjni zwycięzcy, przebywając 3767 klm. 235 m.; o trzy okrążenia 2. Walthour F. Spencer, 617; 3. Beckman-Petri, 280; o 4 okr. 4. Stockholm-Winter, 509; o 5 okr.: 5. Bello-Benezatto, 649; 6. Grimm-Horan, 454; o 6 okr.: 7. Dinale-Van Nek, 396; o 7 okr. 8. Madden-Hanlev, 235; o 10 okr. 9. Zucchetti-Raffo, 260.

Bossi wycofał się w ostatnich godzinach.

* * *

Trzygodzinny amerykański wyścig parami w Paryżu przyniósł świetne zwycięstwo osadzie francuskiej, Wambst-Lacquehay (karykatury których podaliśmy w poprzednim numerze), przebywając 127 klm. 250 m.; 2. Riellens-Tollembeck, 20; 3. H. Aerts-Duvivier, 19; 4. Ramscaert-Van Acken, 10; o 1 okr.: 5. Girardengo-Linari, 80; 6. Binda-Deruyter, 72; 7. Van-Kempen-W. Spencer, 55.

W wyścigu brało udział 15 par.

Dortmund. Odbyły się tutaj ostatnio wielkie wyścigi kolarskie, w których wzięli udział najlepsi, poza Michard'em, krótkodystansowcy świata.

Po wielu przedbiegach i półfinałach do finału weszli mistrz świata, Moeskops, Kaufmann i Spears. Bieg rozgrywał się na przestrzeni 1000 metr. Pierwsze miejsce zdobył bezapelacyjnie Moeskops, zdobywając wszystkie możliwe punkty, drugim, po zaciętej walce ze Spearsem, był Kaufmann, mający dwie porażki jedną do zwycięzcy, drugą do Spears'a;

trzecim Spears, który w tym roku zdaje się znajdować w lepszej formie.

Zawodnicy niemieccy Rütt i Oszmela jak również Francuz Cugnot doszli tylko do półfinałów.

* * *

Wyścigi w zamkniętych Pałacach sportowych dobiegają końca. Otrzymane rezultaty wskazują, że młody krótkodystansowiec Michard jest na torach krytych — najlepszym. Jeżeli tej zimy przegrał jeden czy dwa wyścigi to tylko dzięki zbiegowi okoliczności.

Ostatnio w spotkaniu z Moeskops'em, Kaufmann'em i Spencer'em wykazał taką żywiołowość w akcji i taką siłę, że pobicie go wydawało się niezmiernie trudną sprawą,

Jadąc w pierwszem spotkaniu ze Spencer'em i Kaufmann'em z drugiej pozycji wygrał w świetnym czasie 15$^{2}/_{5}$ sek. (ostatnie 250 m.).

Następnie ten sam czas powtórzył, jadąc z Moeskops'em



Moeskops, mistrz świata na torze otwartym pobił wszystkich swych konkurentów

i Kaufmann'em, przyczem po przejściu Szwajcara wytrzymał wściekłe wprost natarcie mistrza świata, utrzymując swą przewagę o koło.

Świetny wyścig zrobił Spencer na swym pożegnalnym występie (wraca on w tych dniach do Ameryki). Jadąc w jednym z biegów z Moeskops'em i Kaufmann'em, wygrał go, pokrywając okrążenie (250 m.) w 15 sek.

W ostatecznej klasyfikacji 1. Michard; 2. Spencer; 3. Moeskops; 4. Kaufmann.

Nagrodę amatorów zdobył nowy kolarz francuski, Zwahlen, rozprawiając się pewnie z Blandy. Osiągnął dobry czas 15$^{3}/_{5}$ sek.

Godzinny wyścig za motorami wygrał Grassin, przebywając 70 klm. 750 mtr.; 2. Miquel; 3. Linart; 4. Sawall.

Natomiast pierwsze spotkanie asów kolarskich na otwartem powietrzu przyniosło wspaniałe zwycięstwo Moeskops'owi przed Spencer'em, Michard'em i Schilles'em.

Wyścig rozgrywał się na 1000 m. i składał się z trzech części.

I część:—1. Moeskops; 2. Schilles; 3. Michard; 4. Spencer. Poprowadził Schilles mając u siebie na kole Micharda. Na 500 m. zaatakował obu Moeskops i wspaniałym rzutem przeszedł, wygrywając wyścig o długość, drugi Schilles, o ćwierć koła Michard i tuż czwarty Spencer. Ostatnie 200 m. 12$^{3}/_{5}$ sek.

II część: — Poprowadził Spencer, drugi Schilles, trzeci Michard i ostatni Moeskops. Na 260 m. przed taśmą zaatakował wszystkich Holender, zbliżył się do Spencera, lecz przejść go już nie zdołał. Trzeci Schilles, czwarty Michard.

III część: — Poprowadził Michard, drugi Spencer, trzeci Moeskops. Na 200 m. od taśmy do walki rzucili się prawie jednocześnie Amerykanin i Holender. Na całej prostej walcząca trójka szła jak sprzężona, w rezultacie wygrał Moeskops, 2. Michard, 3. Spencer i ostatni Schilles.

* * *

Ogromne zainteresowanie budził mecz pomiędzy Revelly, Abegglen'em i naszym rodakiem Szamotą.

Wyścig odbył się w trzech częściach.

Spotkanie pierwsze. Poprowadził Revelly, mając u siebie na kole Szamotę, trzeci Abegglen. Na 200 m. od taśmy Revelly robi rzut, na którym traci około dwóch długości Abegglen. W rezultacie wyścig o $^{3}/_{4}$ dł. wygrywa Revelly od Szamoty, trzeci o koło Abegglen. Ostatnie 200 m. 13$^{3}/_{5}$ s.

W następnych dwóch spotkaniach pewnie zwyciężył Abegglen, prowadząc biegi z miejsca do miejsca, drugie miejsce zajął Revelly i trzecie Szamota.

KRONIKA KRAJOWA

Warszawa. *Z Warszawskiego Tow. Cyklistów.* Zaledwie przebrzmiały echa walnych zebrań, a już maszyna sportowa W. T. C. ruszyła naprzód bez szmerów i zgrzytów i sunie w sezon w zawrotnem tempie 100 km. na godzinę.

Komisja sportowa pod przewodnictwem kapitana Wojtkiewicza w składzie pp. Bodalskiego, Gędziorowskiego, Grochowskiego J., Malickiego, Szymczyka, Supińskiego, Tripenbacha i Wapińskiego rozpoczęła pracę nad realizacją olbrzymiego wprost programu zawodów i wycieczek.

Mają zdrowie ci organizatorowie z W. T. C., jeżeli opracowany przez kap. Wojtkiewicza plan kampanji przyjęli bez jakichkolwiek zmian. Przecież to przy czytaniu już można zmartwieć, a cóż dopiero wykonać. Wszyscy zajęci, a z kap. Wojtkiewiczem trudniej porozmawiać, niż z niejednym ministrem.

Ha! jeżeli wytrzymają do jesieni, to będą żyć wiecznie. Twardy naród ci Cykliści, a ambitni na punkcie kolarstwa, że strach.

Dni wyścigowych ogłoszono na torze 21, z tego 12 dni przeznaczono na zawody międzynarodowe, podzielone na trzy serje. Pierwsza serja przypada na drugą połowę maja, druga — na pierwsze dni sierpnia, wreszcie trzecia — na początek września.

Z ważniejszych biegów zostaną rozegrane: „Naramiennik W. T. C." 15.V., „Mistrzostwo Warszawy" 12.VI., „Mistrzostwo Polski", przejmujące dreszczem wszystkich zawodników, odbędzie się 26.VI., „Mistrzostwo Dynasów" dla motocyklistów 3 lipca, „Sześciogodzinne parami" 28 sierpnia, „Mistrzostwo Warszawy za motorami" 25 września, „Mistrzostwo Dynasów kolarskie" dnia 9 października i zamknięcie sezonu torowego 23.X.

Również bogato i pracowicie przedstawia się plan zawodów szosowych. Ogólna liczba dni przeznaczonych na te trudne zmagania wynosi 12, w tem 3 dla turystów.

Między zawodami drogowemi, niektóre obchodzą kolarzy całej Polski. Oto one: „Bieg Ekspresu Porannego" odbędzie się 29 maja, ma on już ustaloną sławę pojedynku mistrzów kolarskich, 25 sierpnia odbędą się wyścigi „Asów" na 100 km., „Bieg naprzełaj" wydawnictwa „Rzeczypospolitej" będzie miał miejsce w dniu 18 września. W końcu sezonu wreszcie odbędzie się po raz pierwszy, uchwalony przez Z. P. T. K., bieg kolarski naprzełaj o Mistrzostwo Polski.

Jeżeli dodać do wymienionych: Zawody turystów na szosie „Za tropem" 28.VIII., „Mistrzostwo turystów" w dniu 11.IX., i „Zawody drużynowe turystów" w dniu 9 października i jeżeli dorzucimy do tej, i tak trudnej do udźwignięcia, wiązanki organizację największych dotąd w Polsce zawodów: „Biegu Dookoła Polski", to musimy dojść do przekonania, że nietylko zawodnicy, ale i sędziowie z organizatorami na czele zasłużą sobie po skończeniu sezonu na pełny i godny uznania aplauz i odpoczynek.

Sezon wycieczkowy zaczyna W. T. C. 3 kwietnia, kończy 30 października. Ogólna liczba projektowanych wycieczek wynosi 34. Na szczególną uwagę zasługują wycieczki o charakterze krajoznawczym, między innemi odbędą się: 2-dniowa do Ojcowa, 3-dniowa do Lwowa, 10-dniowa do Krakowa i Zakopanego oraz do Kalisza.

Tym razem uwzględniona została południowo-zachodnia połać Kraju, mamy nadzieję, że rok przyszły przyniesie niemniej piękne wycieczki w inne okolice Polski, aby w następstwie dojść do harmonijnego poznania najcharakterystyczniejszych jej miejscowości.

Życzyć należy skomplikowanej maszynerji organizacyjnej W. T. C., aby najdrobniejsze jej kółko nie zawiodło w doprowadzaniu do celu tak dobrze pojętej pracy, będącej przykładem dla całego kolarstwa.

Szczęść Boże, organizatorom i zawodnikom!

II Polski Kongres Sportowy odbędzie się w Warszawie w dniu 9 i 10 kwietnia r. b. w lokalu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego przy ul. Foksal 19.

W Kongresie wezmą udział przedstawiciele Władz państwowych i komunalnych, Związki Sportowe i wybitniejsze kluby oraz szereg osób, które dały się poznać ze swej działalności na polu rozwoju sportu i wychowania fizycznego.

Celem Kongresu będzie sprecyzowanie obecnych postulatów sportu i wychowania fizycznego w Polsce i rewizja uchwał I-go Kongresu.

Porządek dzienny Kongresu między innemi przewiduje wygłoszenie 13 referatów, które zostaną wygłoszone przez pp.: podp. S. G. Juljusza Ulrycha, Dr. Wł. Osmolskiego, kpt. Marjana Kurletta, pr. Franciszka Francikowskiego, Kaz mierę Muszałównę, Dr. Eug. Piaseckiego, Dr. Władysława Dybowskiego, inż. Ludwika Christelbauera, Marjana Raszkego, Dr. Mieczysława Orłowicza, ks. Kazimierza Lubomirskiego, kpt. M. Fularskiego oraz p. Dr. Dybowskiego, który wygłosi referat p. t. „Sport a zdrowie".

Kongres odbędzie się pod protektoratem P. Prezydenta Rzeczypospolitej, Prof. Dr. Ignacego Mościckiego.

Walne zebranie Związku Polskich Związków Sportowych w pierwszym rzędzie poświęciło swą uwagę zbliżającej się szybkiemi krokami IX Olimpjadzie Amsterdamskiej. Załatwiono bardzo wiele ważnych postulatów, a wysunięte projekty każą wierzyć, że organizacja szwankować nie będzie.

W sobotę Zarząd Z. Z. postanowił ingierować w sprawie rozłamu w sporcie piłkarskim i do załatwienia tej sprawy powołał specjalną komisję.

Zaniepokojenie wywołała sprawa parku Sobieskiego, gdyż Kancelarja Cywilna Prezydenta proponuje Zarządowi Z. Z. zrezygnowanie z dzierżawy. Podobno ma to być reprezentacyjny stadjon sportowy. Obawiamy się jednak, że będzie on oddany do dyspozycji Hippice, a wtedy szerokie rzesze młodzieży musiałyby ustąpić swe miejsce koniom.

Nad sprawą tą warto się zastanowić. Po uzupełniających wyborach, Zarząd Z. Z. ukonstytułował się następująco: Przew. marsz. Osiecki, wice-prezes pp. pułk. Bobkowski i inż. Znajdowski, sekr. Dr. Orłowicz, zast. kpt. Skotnicki, skarbnik inż. Dąbski, zast. kpt. Machowicz; członkowie inż. Loth, dyr. St. Lesiewicz, generał Ruppert, kpt. Dziubiński, inż. Christelbauer, prof. Piasecki, red. Nagaj, red. Sikorski, pos. Jedynak, dr. Dybowski i K. Raczyński. Na zastępców zostali wybrani: prezes W. T. C. H. Nakoniecznikoff, J. Gebetherówna, dr. Kapuściński, inż. Girtler i dr. Szewczykowski.

Mińsk Mazowiecki. Niezmiernie ciekawie przedstawia się program zawodów Mazowieckiego Tow. Kolarskiego w Mińsku Mazowieckim. Towarzystwo to prowadzi swą pracę celowo i pożytecznie, zaś szerokością programu i rozmachem pracy ustępuje tylko „królowej" Towarzystw, W. T. C.

I tak Tow. Kolarskie w Mińsku Mazowieckim organizuje w roku bieżącym 7 dni wyścigów torowych, a mianowicie: 1 maja „Otwarcie", następne 15 maja, 29 maja mistrzostwo starostwa Mińsko-Mazowieckiego, 29 czerwca, 10 lipca, 31 lipca i 2 października „Zamknięcie".

Cztery dni wyścigów szosowych:

29 maja dla niestowarzyszonych, 12 czerwca Mistrzostwo Województwa Warszawskiego, 21 sierpnia Mistrzostwo Starostwa Mińsko-Mazowieckiego i 11 września bieg naprzełaj również o mistrzostwo Starostwa Mińsko-Mazowieckiego.

Pozatem Towarzystwo organizuje 27 wycieczek turystycznych. Najdłuższa 14—15 sierpnia do Płocka i z powrotem 150 kilometrów.

Łódź. Na walnem zebraniu Towarzystwa Warszawskiego Cyklistów w Łodzi uchwalono zmienić dotychczasową nazwę na Łódzkie Tow. Kolarskie.

Nazwa pierwsza pochodzi jeszcze z tych czasów, kiedy Warszawskie Tow. Cyklistów organizowało na prowincji podle-

głe sobie konsulaty, a to w celu obudzenia życia społecznego, przeciwko czemu występowały z całą brutalnością, ówczesne władze moskiewskie. Nazwa ta utrzymała się bardzo długo pomimo, że Łódzkie Tow. Kolarzy pracowało zupełnie samodzielnie.

Obecnie nastąpiła zupełnie zresztą słusznie, odpowiednia zmiana.

Skład Zarządu, podany w poprzednim numerze „Kolarza“ pozostaje bez zmiany.

Kraków. *Z Sekcji Kolarskiej K. S. „Cracovia“*. Do Zarządu Sekcji Kolarskiej K. S. „Cracovia” zostali wybrani w r. b. następujący panowie:

Kierownik Sekcji — Wiśniewski.
Kapitan — Kazimierz Maternowski.
Sekretarz tymcz. — W. Wojda.
Członkowie Zarządu: pp. Weis, Grzywiński, Weissmann, Oberski, Michalalek i Wolwender.

Jak słychać sezon sportowy „Cracovii” zapowiada się ciekawię. Organizowane będą również zawody międzynarodowe.

Ważne rozstrzygnięcie sądowe na czasie. W Krakowie w sierpniu 1926 r. Policja Państwowa, przeprowadzając kontrolę pojazdów mechanicznych pociągnęła do odpowiedzialności niektórych sportowców, jadących na motocyklu z drugą osobą (systemem tandemowym) za . . . wzbronioną jazdę w dwie osoby.

Jeden z oskarżonych p. Stanisław Gregorczyk zasądzony został osądzeniem Dyrekcji Policji na kwotę 10 zł., przeciw czemu wniósł sprzeciw, żądając orzeczenia, co też Dyr. Polska uczyniła.

Od orzeczenia tego wniósł rekurs do Województwa, w którem, opierając się na przepisach rozporządzenia Ministerstwa Robót Publ. § 4 ust. z 6 lipca 1922. Dz. U. R. P. P. Nr. 65 pozycja 587, żądał zniesienia orzeczenia Dyr. Policji, wychodząc ze słusznego założenia, że § 4 tegoż rozporz. nie wspomina o zabraniającej jeździe w dwie osoby na motocyklu, lecz tylko o obciążeniu pojazdu i to w ten sposób, że na każdy centymetr szerokości obręczy motocyklu dozwalony ciężar wynosi 150 kg. co w niniejszym wypadku 5 cm. szerokość obręczy = 750 kg. gdy tymczasem łączny ciężar dwóch osób wraz z motocyklem o sile 1¹/₄ H. P. marki B. S. A. wynosił 213 kg.

Dyr. Pol., stawiając wniosek do Województwa o nieuwzględnienie rekursu, odniósł się przedtem o opinję do Dyrekcji Robót Publicznych, zaś ta stwierdziła, że w dwie osoby jechać nie można.

Województwo zatwierdziło pierwsze orzeczenie Dyr. Pol., wobec czego Gregorczyk udał się na drogę sądową. Na skutek wniesionego odwołania odbyła się dnia 29 marca rozprawa karna, do której powołano znawcę sportowego celem wydania opinji. Oskarżony powoływał się na przepis i rozp. Min. Robót Publ., jak powyżej.

Trybunał, po przeprowadzonej rozprawie uznał słuszność twierdzenia zarządzonego i uwolnił go od wszelkiej winy i kary.

Wyrok ten jest bardzo ważny dla ogółu sportowców — motocyklistów.

Nie istnieje rozporządzenie, wzbraniające jazdy na motocyklu w dwie osoby. Natomiast istnieje rozporządzenie powyżej przytoczone, że pojazd ma granice obciążenia i o ile granica ta nie jest przekroczoną, co przy jeździe dwóch osób systemem tandemowym absolutnie zajść nie może, nie ma prawa Policja Państwowa pociągać do odpowiedzialności karnej.

Niechże zapamiętają to sobie wszyscy motocykliści.

Kazimierz Maternowski
kapitan jazdy K. S. „Cracovia“ w Krakowie

Katowice. *Ze Związku Cyklistów woj. Śląskiego.* Na odbytem niedawno dorocznem walnem zgromadzeniu w obecności delegatów 10 klubów kolarskich dokonano wyborów do Zarządu Związku.

Wynik głosowania przedstawia się następująco: Na prezesa wybrano ponownie p. Augustyna Skibę, na vice-prezesa — p. Fryderyka Grützmana, na sekretarzy: pp. Augusta Kowalika i Waltera Piskola, skarbnikiem został p. Paweł Wandzik, kapitanem sportowym—p. Otto Schadok, kierownikiem wyścigów — p. Artur Ziemba i kierownikiem wycieczkowym — p. Jan Brol. Gospodarz—p. Jan Kubica.

Sprawozdanie Zarządu wykazało, że program nakreślony w ubiegłym sezonie został całkowicie wypełniony.

Poruszono sprawę trudnych warunków finansowych w jakich Zarząd zmuszony był pracować i które niezmiernie utrudniały należyte prowadzenie sportu.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że między Zarządem Związku i poszczególnemi Towarzystwami istniał stały kontakt, co wielce przyczyniło się do rozwoju kolarstwa i podniesienia jego poziomu.

Na temże Zebraniu rozdano kolarzom nagrody zdobyte przez nich w ubiegłym sezonie sportowym.

Przyznać należy, że Związek Cyklistów woj. Śląskiego doskonale pełni swe zadania, co w dużej mierze zawdzięcza swemu sprężystemu i zamiłowanemu w kolarstwie prezesowi—p. Augustynowi Skibie.

Lwów. *Z Sekcji Kolarskiej L. K. S. „Pogoń“ we Lwowie* nam piszą:

„Z okazji założenia naszej Sekcji otrzymaliśmy życzenia owocnej pracy i rozwoju z Zarządu Związku Polsk. Tow. Kolarskich, oraz z Warsz. Tow. Cyklistów i Sek. Kol krakowskiej „Makkabi“, za co Naszej Władzy i tym bratnim Klubom niniejszem serdecznie dziękujemy”.

Różne

Zygmunt Kalinowski właściciel firmy „Impet“ sprowadził z Paryża najnowsze utensylja kolarskie. Zaproszeni do obejrzenia tych nowości, byliśmy naprawdę zdumieni precyzyjnością wykonania i lekkością gum tak torowych jak i szosowych.

Sądząc z ilości sprowadzonego towaru, jesteśmy pewni, że nasi kolarze będą świetnie zaopatrzeni w sezonie bieżącym we wszystkie „nowalijki“ sportowo-kolarskie.

* * *

P. Józef Grochowski, były mistrz województwa Warszawskiego, który wskutek długotrwałej choroby zmuszony był porzucić czynny sport kolarski, powrócił do zdrowia i w roku bieżącym powraca na tor.

Wiadomość tą podajemy szerokiemu ogółowi miłośników kolarstwa z prawdziwą przyjemnością. W 1928 roku b. mistrz województwa obchodzić będzie 20-letni jubileusz.

Ruch wydawniczy

Ukazał się zeszyt marcowy „Przeglądu Strzeleckiego i Łuczniczego“. Treść zeszytu jest nastawiona na zbliżający się bardzo intensywny sezon strzelecki. W artykule wstępnym „Koleżeństwo Broni“, poruszoną została historja stosunków międzynarodowych polskiego sportu strzeleckiego oraz udział w zbliżających się zawodach rzymskich. Notujemy artykuły omawiające wydarzenia nadchodzącego sezonu i zawierające programy zawodów oraz treningów: „Trening zawodników mających wejść w skład drużyny reprezentacyjnej na zawody międzynarodowe”. „Program III Narodowych Zawodów Strzeleckich w Toruniu“, „Program Międzynarodowych Zawodów w Rzymie“, „VIII Narodowe Zawody Czeskiego Zw. Strzeleckiego“. Opublikowano pozatem „Regulamin rekordów strzeleckich”.

W dziale artykułów technicznych, dotyczących broni por. Podoski drukuje „Strzelanie z pistoletu“ oraz „Karabin dowolny“. Mjr. Felsztyn w dalszym ciągu pisze bardzo szczegółowo o dokładności broni i amunicji.

Znany strzelec francuski kapitan olimpijskiej drużyny, Leon Johnson nadesłał przedmowę do drukującej się obecnie jego książki w polskiem wydaniu, która publikuje „Przegląd“ p. t. „Do moich kolegów strzelców polskich”.

Kpt. Muszkiet omawia bardzo ważną sprawę budowy strzelnic.

Artykuły M. Fularskiego „Narodowa Szkoła Zawodów Strzeleckich we Francji”, opowiadanie J. S. B. „Decydujący Strzał”, „Karabinek Vickers—Martini cal. 22“, „Porady Rusznikarza“ i Kronika uzupełniają treść numeru, dającą bogaty materjał techniczny i informacyjny, oraz pełny obraz bieżących spraw sportu strzeleckiego.

* * *

H. Jeziorowski. Walka wręcz. Wydanie drugie rozszerzone, opracowane przez H. Jeziorowskiego i Wiktora Junoszę z przedmową D-ra Wł. Osmolskiego. Gł. Ks. Wojskowa, cena 2,50 zł.

Drugie, znacznie powiększone wydanie „Walki wręcz“ jest niezawodnie najlepszem w języku polskim dziełem, traktującem o tak każdemu pożytecznej sztuce samoobrony. Opis kilkudziesięciu chwytów jui-jitsu ilustruje 60 fotografij; ładna szata zewnętrzna wywołuje odrazu dodatnie wrażenie, które przeczytanie tej ze wszech miar zajmującej i pożytecznej książki tylko pogłębia. Książka H. Jeziorowskiego i Wiktora Junoszy niezawodnie cieszyć się będzie wielkiem i zasłużonem powodzeniem.

DZIAŁ PRZEMYSŁOWY

FABRYKA ROWERÓW FR. ZAWADZKIEGO

Fabryka rowerów i części rowerowych Fr. Zawadzkiego jest jedną z najmłodszych fabryk rowerowych w kraju, istnieje bowiem dopiero od 1917 roku.

Już na początku swej egzystencji, w czasie okupacji niemieckiej, znalazła się w dość trudnych warunkach, a to z tego względu, że okupanci rozpoczęli rekwizycję gum, wskutek czego jazda na rowerach była niemożliwą. Trzeba było szukać wyjścia i fabrykować rowery, na których możnaby było jeździć. Aby to uskutecznić, zaczął p. Zawadzki wyrabiać na specjalnym swego wynalazku przyrządzie, gumy - singeltuby z bardzo mocnych nici i z wąskim paskiem gumy na grzbiecie.

Wyrób jednej pary tych gum zabierał początkowo około sześciu dni czasu, czyli kosztował prawie 50% wartości kompletnego roweru. W miarę udoskonalenia fabrykacji wymienione gumy były wykonane w przeciągu dwunastu godzin, Gumy te miały przedewszystkiem tą dobrą zaletę, że uważane były przez okupantów za jakiś surogat gum (ersatz), nie robiono więc żadnych trudności przy wydawaniu pozwoleń na jazdę.

Dzięki fabrykowaniu gum przez p. Zawadzkiego i dostarczeniu ich naszym jeźdzcom zawody kolarskie na torze mogły się odbywać normalnie, a w roku 1919 odbyły się pierwsze powojenne wyścigi kolarskie o Mistrzostwo Polski na szosie. Wszyscy prawie uczestnicy biegów używali rowerów marki „Fr. Zawadzki", gdyż inne fabryki krajowe rowerów wyścigowych nie wyrabiały, czy też, nie mając gum, wyrabiać ich nie mogły, zaś o sprowadzeniu z zagranicy wówczas nie mogło być mowy.





Odtąd rozpoczyna się rozwój fabryki i młoda firma wysuwa się odrazu na czoło, dając się poznać szerokim kołom sportowym. Dodać należy, że p. Zawadzki znany jako świetny zawodnik naszym kolarzom od roku 1910, kiedy to wygrał pierwsze Mistrzostwo Królestwa Polskiego, jest wytrawnym znawcą roweru, nad którego udoskonaleniem stale pracuje.

Wyrabiał z początku gumy, lecz wkrótce zabrakło zagranicznych obręczy wyścigowych do kół. Poradził sobie jednak z brakiem tego artykułu w ten sposób, że po kilku miesiącach uciążliwej pracy, wynalazł przyrządy do wyrabiania obręczy i uniezależnił się od zagranicy.

Następnie udoskonalił kierowniki, na co uzyskuje patent i które znane są zagranicą w Niemczech, Francji i Austrji jako model Zawadzkiego.

Otrzymał także patent na ekscentryczne naciąganie łańcucha, tak zwane regulatory.

W dalszym ciągu wspomnieć należy, że pierwszy w kraju rozpoczął wyrób części rowerowych jako to: pedałów, korb, trybów, piast, siodeł wyścigowych i turystycznych i wielu innych, z których składane są rowery.

P. Zawadzki jako wytrawny fachowiec, czynny sportowiec w jednej osobie nie ustaje w pracy nad rozwojem przemysłu rowerowego.

Od kilku miesięcy zaczął wyrabiać specjalne rowerki dziecinne dwukołowe, dla dzieci od lat trzech, które mogą mieć doniosłe znaczenie w rozwoju fizycznym naszych milusińskich.

Rowerki te wykonane są z nadzwyczajną precyzją i moglibyśmy się niemi poszczycić w krajach zachodnich, prócz tego może to zaważyć na

szali naszych zwycięstw, gdyż jak słusznie zauważył p. Zawadzki w wywiadzie z przedstawicielem „Expressu": „... łatwiej będzie o odkrycie talentów kolarskich".

Nad jakością wyrabianych w fabryce „Fr. Zawadzki" rowerów nie będziemy się rozwodzić, gdyż mają już swą ustaloną opinję wśród sportowców.

Z przyjemnością patrzymy jak przy zagranicznych obrabiarkach stoją nasi robotnicy i wyrabiają części, z których budują się następnie polskie rowery.

Na zakończenie możemy życzyć tylko p. Zawadzkiemu dalszych sukcesów w jego ciężkiej, lecz owocnej pracy, i wierzymy, że jeszcze wiele dokona w przemyśle kolarskim, a wyrabiając coraz więcej części składowych rowerowych, uniezależni się w zupełności od zagranicy.

EUGENJUSZ KLUSKA i S-ka

Kraków, Grodzka 63

Zastępca Fabrique Nationale d'armes de guerre, Herstal lez-Liége, Belgja

Podczas, gdy na zachodzie rower jest powszechnie używanym środkiem lokomocji, w Polsce jest on jeszcze stosunkowo mało w użyciu, jednakże zapotrzebowanie na niego jest znaczne. Przemysł rowerowy w Polsce natomiast jest jeszcze w zalążku, a przytem nie zawsze stoi na wysokości zadania, tak co do jakości wyrobu, jakoteż i stosunków handlowych.

Ma to ten skutek, że do Polski pchała się wszelaka tandeta rowerowa z zagranicy, narażając nietylko „konsumenta", ale i pośredniczącego kupca na bardzo dotkliwe straty.

Widząc ten zalew przed paru laty, sami jako kolarze, powzięliśmy zamiar przeciwstawić tej tandecie towar dobry, gwarantowany co do jakości i wówczas wprowadziliśmy na rynek polski markę F. N.

F. N. są to pierwsze litery firmy Fabrique Nationale d'armes de guerre w Herstal, wielkiej fabryki broni, automobilów, motocykli i rowerów w Belgji, zatrudniającej 6000 robotników przy przeszło 6500 maszynach, na obszarze 22 hektarów. Dzienna produkcja wynosi prócz setek sztuk karabinów i wszelkiego rodzaju broni palnej i części składowych, 5 automobilów, 50 motocykli i 100 rowerów.

Przyznać też musimy, że nie zawiedliśmy się. Jakkolwiek fabryka za uszkodzenia z winy materjału udziela 2-letniej gwarancji, cała dotychczasowa gwarancja przy setkach rowerów i dziesiątkach motocykli, w obiegu będących, ograniczała się do wymiany drobiazgów, które zresztą zawsze są na składzie tu na miejscu.

To samo odnosi się i do motocykli, doskonale nadających się na nasze nienadzwyczajne szosy, a przytem wielką zaletą ich jest niska cena, motocykl F. N. bowiem, jest obecnie najtańszym motocyklem w Polsce.

Społeczeństwo nasze jest za ubogie, by mogło pozwolić sobie na tandetę, rozpowszechniając też markę F. N. mamy to wewnętrzne zadowolenie, że nikogo nie narażamy na straty, i wyrażamy przekonanie, że podobna dewiza winna przyświecać i naszemu polskiemu, zresztą bardzo pożądanemu — przemysłowi rowerowemu, teraźniejszemu i przyszłemu.

FABRYKA ROWERÓW W. SIERPIŃSKIEGO

Łódź, ulica Kilińskiego 96

Najstarsza firma rowerowa, bo działalność swoją rozpoczęła już w 1891 roku, będąc ciągle w jednych i tych samych rękach obecnego właściciela umiała wznieść się swą pracą i solidnościa do rzędu cenionych placówek przemysłowych. Nic też dziwnego, że kolarstwo łódzkie w roku ubiegłym składało uznanie swe dla zasług, położonych przez p. W. Sierpińskiego na polu fabrykacji rowerów i krzewienia zamiłowania do sportu kolarskiego.

Całe szeregi młodzieży kolarskiej znajdowały zawsze w firmie zrozumienie dla swych potrzeb sportowych, a niejednokrotnie i poparcie, gdy chodziło o rozwój sportu.

Od roku 1910 firma, idąc w myśl swych założeń uwolnienia przemysłu rowerowego od importu z zagranicy, poczęła wytwarzać u siebie wszystko, co składa się na zupełną budowę roweru.

Wszystkie wnioski, jakie mogły wypłynąć z długoletniej obserwacji i doświadczenia nad dostosowaniem roweru do naszych dróg, znalazły wyraz swój w ukształtowaniu typów rowerów przez firmę budowanych. Typy główne to rower turystyczny drogowy i rower wyścigowy. Oba typy osiągnęły maximum wytrzymałości i niezrównaną lekkość pracy. Marka roweru „Wicher" stała się synonimem tego, czego wymaga kolarz od dobrego roweru.

Dzięki zaletom wymienionym, produkcja firmy stale się powiększa i obecnie dochodzi do kilkuset rowerów rocznie, walcząc skutecznie z najlepszemi rowerami na rynku światowym, i przewyższając je wiele pod względem taniości.

Najlepszem uznaniem dla firmy jest uznanie klijentów, a firma W. Sierpiński cieszyła się tem od początku istnienia i starała się spotęgować je ciągłem doskonaleniem swej wytwórczości.

FABRYKA ROWERÓW I MOTOCYKLI B. WAHREN

Warszawa, Świętokrzyska 23 i Leszczyńska 3

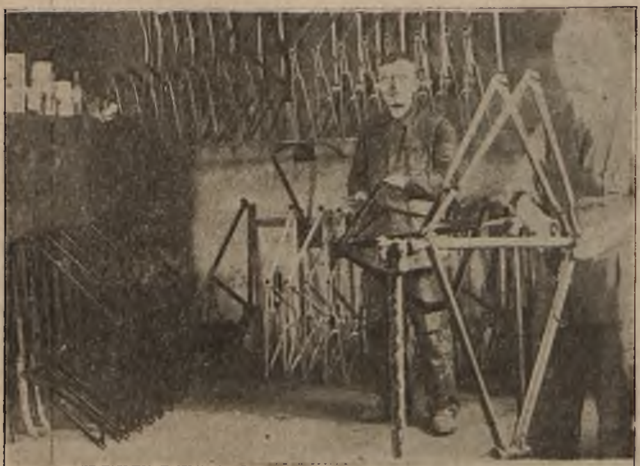
Fabryka nasza, założona w r. 1893, powstała prawie jednocześnie z budzącem się w Polsce zainteresowaniem dla sportu kolarskiego, kiedy rower, nieocenione narzędzie dla turysty, z przedmiotu zbytku stawać się począł artykułem codziennego



użytku, jako tani, łatwo dostępny i niekłopotliwy środek lokomocji.

Genezą powstania fabryki była przedewszystkiem chęć zwalczenia importu rowerów zagranicznych, zalewających nasz rynek bezapelacyjnie, a nieprzystosowanych zupełnie do naszych warunków drogowych, tak różnych od panujących na Zachodzie. Chodziło więc o stworzenie racjonalnego typu polskiego roweru, najlepiej odpowiadającego wymaganiom i potrzebom miejscowego kolarza.

Stwierdzić musimy, że nie było to zadaniem łatwem, wobec braku krajowego przemysłu pomocniczego i konieczności stworzenia nowych kadr wyszkolonego personelu fachowego. W ciągu trzydziestu pięciu lat istnienia fabryki udało się nam



zwycięsko pokonać te wszystkie trudności i wypracować wkońcu typ roweru, który pod względem jakości wykonania i doboru surowców konstrukcyjnych nietylko, że nie ustępuje najlepszym fabrykatom zagranicznym, ale niejednokrotnie je przewyższa, jako lepiej przystosowany do naszych specyficznych potrzeb w związku z fatalnym stanem dróg w kraju.

Wyniki powyższe, które potwierdza powszechne zaufanie wśród szerokich już dziś kół miłośników sportu kolarskiego dla naszej produkcji, osiągnęliśmy w dużej mierze dzięki inteligentnej współpracy naszych pracowników. Długoletnie doświadczenie, zdobyte przez nas w tej gałęzi wytwórczości pozwoliło nam przeprowadzić staranną selekcję wśród personelu fabrycznego, pracującego nietylko dokładnie i wydajnie, ale i z wielkim zrozumieniem ciążącej na nim odpowiedzialności. Fachowe kierownictwo i ścisła kontrola produkcji, zapewniające odbiorcy dokładność naszych wyrobów, sprawiły, że już po kilku latach, rowery nasze zyskały szerokie uznanie. Wzrastający stale popyt i potrzeba powiększenia produkcji skłoniły nas wreszcie do rozszerzenia ram działalności przez budowę pierwszej w kraju fabryki rowerów, przystosowanej do produkcji masowej i zaopatrzonej w najbardziej racjonalne typy nowoczesnych obrabiarek i specjalne urządzenia fabryczne.

Powyższe postępy i ulepszenia w organizacji wytwórczości



pozwoliły nam osiągnąć znaczne obniżenie własnych kosztów i tem samem dały nam możność zaopatrywania naszych odbiorców w rowery pierwszorzędnej jakości po stosunkowo niskiej cenie.

Fabryka nasza mieści się w zabudowaniach własnych przy ul. Leszczyńskiej Nr. 3 i posiada następujące oddziały:

1. Oddział ogólny — maszynowy, gdzie zatrudnione są głównie potrzebne do produkcji obrabiarki jak: tokarnie, frezarki, rewolwerówki, wiertarki i automaty.
2. Oddział fabrykacji szprych, nipli i obręczy rowerowych, zaopatrzony w maszyny i automaty specjalne o wielkiej wydajności (jedyna tego rodzaju produkcja w Polsce).
3. Kuźnia wraz z piecem do hartowania i cementowania.
4. Oddział pras, oraz maszyn do gięcia rur i części tłoczonych, względnie prasowanych.
5. Emaljernia i lakiernia, z piecami gazowemi do wypalania emalji.
6. Niklarnia i szlifiernia,
7. Oddział montażowy i reperacyjny.

8. Magazyn fabryczny i narzędziarnia.

Dzięki tej organizacji przygotowani jesteśmy na zwiększenie produkcji w razie potrzeby do 20—30.000 rocznie, a na-



wet i więcej przy pracy na dwie zmiany. W chwili obecnej produkcja nasza wynosi od 3.000 do 5.000 rocznie, nie osiągając jeszcze w ten sposób normy przedwojennej, kiedyśmy wytwarzali około 15.000 szt. rocznie głównie na rynek rosyjski, z którym i dziś pozostajemy w stosunkach, eksportując mniejsze ilości do Sowieckiej Rosji. W roku ubiegłym uruchomiliśmy jedyny w Polsce dział fabrykacji kompletnych kół (obręcze, szprychy, niple), i w chwili obecnej jesteśmy wyłącznymi producentami w kraju całkowitych kół samolotowych, pokrywając zapotrzebowanie naszego lotnictwa wojskowego i prywatnego.

Obecnie przystępujemy do zorganizowania masowego wyrobu części składowych roweru, opracowując jednocześnie racjonalny typ motocyklu, który w latach najbliższych zamierzamy wprowadzić na rynek.

Osiągnięte przez nas wyniki mówią same za siebie. Rower turystyczny doprowadziliśmy do najwyższej doskonałości dowodem czego niech służy fakt, że niektórzy nasi odbiorcy od 18 lat posiłkują sie jedną i tą samą maszyną bez jakiejkolwiek poważniejszej reparacji poza konieczną zamianą łańcucha i pneumatyków.

Typ roweru wyścigowego nie ustępuje mu również pod względem zalet, o czem dobitnie świadczą sukcesy osiągnięte w największej dotychczasowej imprezie naszego kolarstwa — 650 kilometrowym „Biegu dookoła województwa Warszawskiego“ gdzie pierwsza nagroda została zdobyta na naszym rowerze.

Opis znanej fabryki rowerów firmy „ORMONDE” Lipiński i innych, ze względów technicznych będzie umieszczony w następnym numerze „Kolarza Polskiego”



...i ZNÓW TAK, JAK PRZED WOJNĄ

Rozpoczynamy sprzedaż naszych rowerów marki Maison „ORMONDE“

na

9 długoterminowych rat

K. LIPIŃSKI

WARSZAWA

Biuro i skład Jasna 5, tel. 17-02
Fabryka
Pańska 83, tel. 199-14 i 114-73

Jedyna w kraju fabryka obręczy drewnianych

DO ROWERÓW

A. ZAGRABSKIEGO

Warszawa, Chłodna 8

Wyrabia najtrwalsze i bezsprzecznie najlepsze wszystkich typów i wymiarów **KRAJOWE** obręcze drewniane do rowerów

Żądać w każdym sklepie rowerowym obręczy drewnianych do rowerów

A. ZAGRABSKIEGO



Polecamy w wielkim wyborze p. p. wyścigowcom oraz turystom znane rowery krajowe marki „ZAWADZKI“

Cyngle torowe gwarantowane . . . . Zł. 350
„ szosowe znane z wytrzymałości Zł. 350
Rowery turystyczne z wolnem kołem „Torpedo“ $1\frac{1}{4}$, $1\frac{1}{2}$, lub $1\frac{1}{8}$ cala × 28 Zł. 300.
Z wolnym trybem i kołem jak wyżej Zł. 300.
Solidnym kredyt.

„DOM I SPORT”

Warszawa, Al. Jerolimskie 16 (w podwórzu)



Najważniejszem dla sportowca jest dobry but, a taki mocny, wygodny, elegancki — nie za drogi dostaniesz w magazynie

M. MAZURKIEWICZA

WSPÓLNA Nr. 27, TELEFON 127-21

SKŁAD ROWERÓW I CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH

ORAZ WARSZTATY REPERACYJNE

H. ZALEWSKIEGO

W MIŃSKU MAZOWIECKIM
przy ul. Warszawskiej 61 i Karczewskiej 4



ROWERY WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY „OLIMPIA“ I INNE, CZĘŚCI SKŁADOWE, AKCESORJA, SINGIELTUBY, OPONY, DĘTKI POLECA

JUL. OSIŃSKI

WIERZBOWA № 11 (w podwórzu), TELETON 208-47

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Żórawia 9, czynna od godz. 9 do 3. Tel. 86-19, 109-71. Konto P. K. O. Nr. 13-830.

PRENUMERATA: kwartalnie zł. 3.—, półrocznie zł. 6.—, rocznie zł. 12.—, zagranicą 50% drożej.

Redaktor odpowiedzialny **Mieczysław Bodalski** Wydawca **Zygmunt Kozierkiewicz.**

Odbito czcionkami drukarni Leona Wolnickiego, Warszawa, Poznańska 29, tel. 137-00.